

7. Хорст Зайбт. Сборник задач по международному гуманитарному праву. – М.: МККК, 1998. – 160 с.
8. Пропавшие без вести – родственники должны узнать правду. // <http://www.icrc.org/web/rus/siterus0.nsf/iwplList2/News?OpenDocument>.
9. Панасюк Л. Без вести не пропавшие. // <http://www.7days.ru>.
10. Ж-М. Хенкертс и Л. Досвальд-Бек при участии К. Алверман, К. Дермана и Б. Ролла. Обычное международное гуманитарное право. – Том 1. – Нормы. – пер. с англ. – Международный Комитет Красного Креста. – 2006. – 818 с.
11. Право Европейского Союза: Учебник для вузов / Под ред. С. Ю. Кашкина. – М.: Юристъ, 2006. – 925 с.
12. Рабочая группа по насильственным или недобровольным исчезновениям. // <http://www.un.org/russian/hr/>

Заворотна О. П., ОНЮА

МІЖНАРОДНО-ПРИВАТНОПРАВОВИЙ ЗМІСТ ВІДНОСИН ЗІ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З МІЖНАРОДНИМ ТОРГОВЕЛЬНИМ МОРЕПЛАВСТВОМ, ТОВАРИСТВАМИ ВЗАЄМНОГО СТРАХУВАННЯ

Стаття посвящена аналізу содержания отношений страховой защиты имущественных интересов, связанных с международным торговым судоходством и обществами взаимного страхования. Проведен анализ проблем унификации коллизионного права в данной сфере. Проанализирована правовая база современного морского страхования и особенности страхования украинских судовладельцев.

The article is devoted to analysis of maintenance of relations of insurance coverage of property interests, related to the international merchant navigation and fund associations. The analysis of problems of collision right unitization in this sphere is conducted. The legal base of modern marine insurance and features of Ukrainian shipowners insurance are analysed.

Актуальність. Глобальна економічна інтеграція, яка є найважливішим та багато в чому визначним фактором розвитку національної економіки, – об'єктивне та закономірне явище, що сприяє входженню держави до світового економічного співтовариства.

Страхування, являючи собою один з найважливіших складників фінансової системи держави, не може виключатися з процесу глобальної економічної інтеграції. Зростання взаємодії міжнародного та внутрішньодержавного права в сфері страхування в сучасних умовах має свій прояв, поперед усе, в збільшенні кількості міжнародних (міждержавних) угод та національно-правових актів, що регулюють близькі або аналогічні правовідносини в сфері страхування [1, с. 12], в «максимальной приближенности, непосредственном соприкосновении сфер регулирования» [2, с. 324].

Аналіз досліджень. В українській правовій науці такі специфічні та вагомі для розбудови морської галузі аспекти страхування майнових інтересів майже не піддаються розгляду. Окремих аспектів страхування в морському приватному праві торкалися в своїх працях Т. Р. Короткий, В. Мачуський, О. С. Красільнікова, проте їхні дослідження не дали відповіді на питання про природу страхових відносин, що виникають в сфері міжнародного торговельного мореплавства, зокрема, при здійсненні страхового захисту товариствами взаємного страхування. Таке положення сьогодні пояснюється відсутністю в Україні товариств (клубів) взаємного страхування. Тому **метою** цієї статті є визначення змісту відносин зі страхового захисту майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплавством, товариствами взаємного страхування.

Основний зміст. Глобалізація як безпрецедентний рівень міжнародної інтеграції пов'язана з розширенням взаємодії правових систем, зіткнення яких часто породжує колізії в процесі регулювання відносин з іноземним елементом. Традиційним способом вирішення колізій є міжнародне приватне право [3, с. 11].

Діючі в галузі міжнародного торговельного мореплавства норми міжнародного приватного права створюють одну з його найбільш розвинутих підсистем. В юридичній літературі, що досліджує проблеми міжнародного торговельного мореплавства, ця підсистема нерідко позначається як «міжнародне приватне морське право». «Зріз» її нормативних приписів виявляє багато спільного зі структурою міжнародного приватного права в цілому. Вони також включають колізійні норма та норми «прямої» дії, закріплені в національному законодавстві, матеріально-правові та колізійні норми міжнародних договорів, звичаї [4, с. 190].

Відносини, опосередковані договорами перевезення пасажирів, багажу та вантажів, створюють одну зі сфер, що охоплюються

поняттям «торговельне мореплавство». Інші його сфери включають здійснення речових прав на морські судна, відносини, пов'язані з ризиком мореплавства (морське страхування, загальна та окрема (незагальна) аварія, зіткнення суден, рятування на морі та ін.). Помітною особливістю правового регулювання цієї галузі стало розширення кола багатосторонніх угод, що передбачають уніфіковані матеріально-правові та колізійні норми, що дозволяють вирішувати на єдиній основі складні питання міжнародного торговельного мореплавства. Предметом уніфікації є, наприклад, правила про перевезення пасажирів, вантажу та багажу, про обмеження відповідальності судновласників, про відповідальність за забруднення нафтою, про наслідки зіткнення суден та інших інцидентів, ускладнюючих плавання, про рятування, про цивільну відповідальність в галузі морського перевезення ядерних матеріалів та деякі інші правила [4, с. 190].

Результатом проведеної роботи стали: Йорк-Антверпенські правила, Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден, Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами, Гаазькі, Гаазько-Вісбійські, Гамбурзькі правила, Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем, Міжнародна конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу та ін.

Створення загального ринку та проголошення свободи пересування послуг, значною мірою активізувало діяльність страхових компаній, стимулюючи їх до виходу на іноземні страхові ринки. А це, у свою чергу, викликає необхідність укладення договорів за участю іноземного елемента та вирішення питання про вибір застосовного права. Свобода страхувальника та страховика обрати національне право, яке буде застосовуватися до їхніх правовідносин, залежить від виду страхування та того, де перебуває ризик, що підлягає страховому покриттю. Ці два критерії є визначальними [5, с. 50] в цих правовідносинах.

О. С. Скарідов зазначає, що страхування (у тому числі й морське) не регулюється міжнародними конвенціями. Джерелом права тут є національний звичай та закон [6, с. 724]. Дійсно, міжнародні угоди стосовно страхування містять переважно більшістю правила вибору права, застосовного до цих відносин. Зокрема, це: Друга Директива Ради ЄЕС «Щодо узгодження законів, підзаконних та адміністративних положень стосовно

прямого страхування, іншого, ніж страхування життя, і визначає положення для спрощення ефективного користування свободою надання послуг та про внесення змін до Директиви 73/239/ЄЕС» від 22 червня 1988; Директива Ради ЄЕС «Щодо узгодження законів, постанов та адміністративних положень, які стосуються прямого страхування життя, визначає положення для спрощення ефективного користування свободою надання послуг та вносить зміни до Директиви 79/267/ЄЕС» від 8 листопада 1990 року; Римська конвенція про право, застосовне до договірних зобов'язань 1980 року.

Однак, за думкою деяких авторів, уніфікація колізійного права в рамках ЄЕС не є досконалим засобом вирішення колізійного питання за декількома причинами. По-перше, вона не вирішує колізійну проблему відносно вибору права третіх країн, оскільки європейські конвенції застосовуються лише у відносинах між договірними державами. По-друге, з'являється проблема забезпечення єдиного тлумачення та застосування уніфікованих колізійних норм [7, с. 81]. За свідченням Є. А. Патрикеева, країни ЄЕС вже зіткнулися з ситуаціями, коли одні й ті самі норми європейських конвенцій застосовуються національними судами різним чином [8, с. 132]. По-третє, в результаті уніфікації норм міжнародного приватного права блокується дія традиційних внутрішньодержавних засобів правового регулювання приватноправових відносин, ускладнених іноземним елементом [7, с. 81].

Таким чином, найближчого часу уніфікація колізійного права не звільнить від необхідності звернення до внутрішньодержавних колізійних норм міжнародного приватного права в багатьох сферах правового регулювання приватноправових відносин, ускладнених іноземним елементом [7, с. 81-82]. Крім того, посиляючись на думку П. Норта, можна стверджувати, що фактори, які є на сьогодні визначальними для уніфікації колізійного права, рівною мірою можуть стати поштовхом до вдосконалення як внутрішньодержавного колізійного права, так й подальшої уніфікації колізійних та матеріальних норм [9, с. 502].

Уніфікація колізійного права, не забезпечуючи поки що однакового вирішення колізій приватного права всіх країн, блокує дію внутрішньодержавних засобів, спрямованих на досягнення цієї мети [10, с. 136]. Розширення економічних зв'язків призводить до того, що юридичні особи вже не можуть здійснювати свою

господарську діяльність лише на території однієї держави. Вони активно здійснюють торговельну та іншу господарську діяльність як в державі створення, так й за її межами [11, с. 29].

Міжнародне торговельне мореплавство, мабуть, найбільша галузь людської діяльності, що здійснюється під впливом юрисдикцій різних держав. Це пояснюється розгалуженими морськими транспортними зв'язками між країнами і, отже, страховий захист майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплавством частіше за інші страхові правовідносини ускладнюється іноземним елементом та потрапляє до сфери регулювання міжнародного приватного (колізійного) права.

Сфера морського страхування, внаслідок міжнародного характеру морського судноплавства, виходить за межі окремих держав і охоплює великі фінансові потоки, що концентруються у світових фінансових центрах. Правову базу сучасного морського страхування складають національне законодавство, а також норми міжнародного морського права, міжнародного приватного права. Зазначена правова база відбиває економічні інтереси судновласників, вантажовласників, фрахтувальників та інших учасників транспортного процесу в морському страхуванні [12, с. 6].

Правовідносини з приводу страхового захисту майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплавством, товариствами взаємного страхування мають всі ознаки приватноправових відносин, ускладнених іноземним елементом, вони ґрунтуються на засадах юридичної рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності, суб'єктами цих правовідносин є фізичні та юридичні особи. Особливо це стосується українських суб'єктів такої діяльності через відсутність в Україні товариств взаємного страхування. Вступаючи до іноземного товариства взаємного страхування, українські судновласники, експедитори, агенти потрапляють під дію іноземного закону, зокрема, закону про створення та діяльність товариств взаємного страхування тієї чи іншої держави. Отже, виникають відносини, ускладнені іноземним елементом. Товариства взаємного страхування, створені для обслуговування суб'єктів, діяльність яких пов'язана з міжнародним торговельним мореплавством, зазвичай об'єднують членів з різних країн, надаючи їм необхідний захист та відшкодування збитків. При цьому членами товариств зазвичай виступають юридичні особи, правове положення яких в іноземних

країнах (країнах заснування товариств взаємного страхування) визначається різним чином. Та якщо умови вступу до товариств взаємного страхування розробляються та приймаються кожним окремим товариством, то умови діяльності юридичних осіб на території іноземної держави визначаються законодавством цієї держави.

Правове положення іноземних юридичних осіб регулюється в державах різним чином. Характер такого регулювання визначається господарським положенням цієї держави, ступенем її економічної незалежності, участю іноземного капіталу в економіці країни, умовами внутрішньої та зовнішньої торгівлі [13, с. 86]. Присутність іноземного елемента в страхових правовідносинах ускладнює роботу вітчизняних судновласників, експедиторів, агентів, оскільки їхня діяльність потрапляє під юрисдикції іноземних держав, що не завжди є зрозумілими для них. Саме для надання допомоги при здійсненні морських перевезень перші товариства взаємного страхування, що існували в якості суто страхових компаній для відшкодування збитків, яких зазнали їхні члени, почали перетворюватися на товариства відшкодування та захисту, надаючи своїм членам не лише грошову підтримку, а й послуги із захисту їхніх інтересів, роз'яснення іноземного законодавства, представлення їх інтересів в судах.

Наприклад, товариства (клуби) взаємного страхування відповідальності судновласників стали своєрідними кооперативами та судновласниками, що до них входять одночасно виступають в двох якостях: кожний з них є клієнтом клубу, тобто страхувальником, а разом вони – страховики, які страхують один одного. Клуб діє як центр з перерозподілення збитків між усіма його членами пропорційно вірогідності збитку для кожного з них. Наприклад, якщо клуб складається з п'яти судновласників, які мають десять ідентичних в усіх відношеннях суден, причому власникові А належить два судна, власникові Б – п'ять, а власникам В, Г і Д – по одному судну, то перший судновласник приймає на себе 20 % будь-якого збитку, другий – 50 %, а інші – по 10 %.

Цілком обґрунтовано зазначає Ю. А. Котляр, що діяльність товариств взаємного страхування виходить за рамки чисто страхових функцій на відміну від страхових компаній. Клуби відшкодування та захисту, так називають в усьому світі страхові товариства, які надають судновласникам послуги по широкому колу питань, пов'язаних з експлуатацією суден і морських пере-

везень та, як видно з їхньої назви, клуби покликані рівною мірою як відшкодовувати вже понесені збитки, так й сприяти їхньому запобіганню [14, с. 69].

Під іноземним елементом, згідно з Законом України «Про міжнародне приватне право» [15], слід розуміти ознаку, яка характеризує приватноправові відносини та виявляється в одній або кількох таких формах: хоча б один учасник правовідносин є іноземцем, особою без громадянства або іноземною юридичною особою; об'єкт правовідносин знаходиться на території іноземної держави; юридичний факт, який впливає на виникнення, зміну або припинення правовідносин, мав чи має місце на території іноземної держави (ст. 1).

Діюче українське законодавство, що досить докладно регламентує взаємини сторін договору страхування, містить лише згадку про можливість страхування на взаємній основі в Україні (ст. 352 ЦК України [16], ст. 14 Закону “Про страхування” [17]).

Закон “Про міжнародне приватне право” та ЦК України не містять, на жаль, правової регламентації страхового захисту майнових інтересів українських суб'єктів господарської діяльності, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплавством, іноземними товариствами взаємного страхування. Поряд із цим, у відносинах, що виникають у зв'язку з такою діяльністю спостерігається особлива форма реалізації принципу автономії волі сторін договору – принципу, згідно з яким учасники правовідносин з іноземним елементом можуть здійснити вибір права, що підлягає застосуванню до відповідних правовідносин. Вибір права – право учасників правовідносин визначати, право якої держави підлягає застосуванню до правовідносин з іноземним елементом. У відносинах з приводу захисту майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплавством, іноземними товариствами взаємного страхування, сторони в ході реалізації свого права на свободу договору, реалізації принципу автономії волі обирають правопорядок (інший, ніж український правопорядок) держави створення товариства (клубу) взаємного страхування. При цьому, загальновизнаними джерелами іноземного правопорядку є закон (в широкому розумінні) та звичай, оскільки ст. 6 Закону “Про міжнародне приватне право” визначає, що застосування права іноземної держави охоплює всі його норми, які регулюють відповідні правовідносини. Проте стосовно захисту майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним

мореплаванням, іноземними товариствами взаємного страхування, такий “правопорядок” для сторін створюється власне товариством (клубом) взаємного страхування в формі видання обов’язкових для членів статуту та правил страхування, які є основними документами їхньої діяльності в якості учасників цього утворення, отже, виникає підпорядкування не іноземному законодавству, а статутним документам та правилам страхування іноземного товариства (клубу) взаємного страхування. Та опосередковано тут, все таки, спостерігається підпорядкування іноземному законодавству, оскільки статутні документи та правила страхування товариства (клубу) мають відповідати законодавству держави створення цього суб’єкта, але таке підпорядкування має вже дещо опосередкований характер, а безпосередня підпорядкованість відбувається лише стосовно внутрішніх документів товариства (клубу) взаємного страхування.

Висновки. Отже, міжнародний приватноправовий характер відносин з приводу страхового захисту майнових інтересів, пов’язаних з міжнародним торговельним мореплаванням, не викликає сумнівів. У відносинах з приводу захисту майнових інтересів, пов’язаних з міжнародним торговельним мореплаванням, іноземними товариствами взаємного страхування, сторони в ході реалізації свого права на свободу договору, реалізації принципу автономії волі обирають правопорядок (інший, ніж український правопорядок) держави створення товариства (клубу) взаємного страхування. Проте стосовно захисту майнових інтересів, пов’язаних з міжнародним торговельним мореплаванням, іноземними товариствами взаємного страхування, такий “правопорядок” для сторін створюється власне товариством (клубом) взаємного страхування в формі видання обов’язкових для членів статуту та правил страхування.

Література:

1. Мамедов А. А. Взаимодействие международного и внутригосударственного права в сфере страхования / А. А. Мамедов // Международное публичное и частное право. – 2004. – № 2. – С. 12-17.
2. Ануфриева Л. П. Соотношение международного публичного и международного частного права: правовые категории / Ануфриева Л. П. – М.: Спарк, 2002. – 415 с.
3. Шугурова И. В. Международное частное право: взаимодействие науки и практики / И. В. Шугурова // Международное публичное и частное право. – 2008. – № 5. – С. 11-15.

4. Международное частное право: учебное пособие / [отв. ред. Н. И. Марышева]. – М.: Юристъ, 2006. – 348 с.
5. Горшколепова О. Г. Защита интересов страхователя в соответствии с правилами директив по страхованию Европейского союза / О. Г. Горшколепова // Страховое право. – 2003. – № 2. – С. 47-52.
6. Скаридов А. С. Морское право / Скаридов А. С. – СПб.: Academicus, 2006. – 934 с.
7. Варавенко В. Е. Обратная отсылка и отсылка к праву третьего государства в контексте унификации коллизионного права / В. Е. Варавенко // Вестник Российской правовой академии. – 2008. – № 2. – С. 80-82.
8. Патрикеев Е. А. Развитие международного частного права стран-членов Европейского Союза: на примере коллизионного права / Е. А. Патрикеев // Правоведение. – 2006. – № 5. – С. 121-132.
9. North P. Private international law: change or decay? / Peter North // International & Comparative Law Quarterly. – 2001. – Vol. 50. – Part 3. – P. 477 – 508.
10. Корецкий В. М. Очерки англо-американской доктрины и практики международного частного права / Корецкий В. М. – М.: Юридиздат МЮ СССР, 1948. – 396 с.
11. Кулешова И. А. Коллизионный и материально-правовой методы регулирования юридических лиц в международном частном праве / И. А. Кулешова // Международное публичное и частное право. – 2008. – № 4. – С. 29-31.
12. Ефимов С. Л. Морское страхование. Теория и практика: учеб. [для студ. вузов] / С. Л. Ефимов. – М.: РосКонсульт, 2001. – 448 с.
13. Крылов С. Б. Международное частное право: учебник [для студ. юрид. вузов] / С. Б. Крылов, И. С. Перетерский. – [2-е изд., испр. и доп.]. – М.: Госюриздат, 1959. – 227 с.
14. Котляр Ю. А. Правовое регулирование страхования в Украине и международный страховой опыт / Ю. А. Котляр // Торговое мореплавание. – 2000. – № 1. – С. 68-70.
15. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.
16. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.
17. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.